



ПРАВОСЪДИЕ И ПРАВА НА ЧОВЕКА

JUSTICE & HUMAN RIGHTS

Брой 1/2025

ISSN 2815-4657

Външният поглед към правото - значение на социологията и на психологията за развитието на интердисциплинарните изследвания на правото – доц. д-р Бойка Чернева

Хуманизмът и правните измерения на изкуствения Интелект в законодателството и правоприлагането
доц. д-р Бойка Чернева

Затворени жилищни комплекси: нормативна уредба и Практически проблеми
гл. ас. д-р Константин Бобчев

За същността и значението на вътрешния потребителски пазар в контекста на развитие на Европейския съюз, предлагащ екологични транспортни услуги –докторант Пламен Парушев

Психологически проблеми на управление на човешкия ресурс – докторант Пламен Парушев

НЕЗАВИСИМО СПИСАНИЕ ЗА ПРАВОСЪДИЕ И ПРАВА НА ЧОВЕКА

ПРАВОСЪДИЕ И ПРАВА НА ЧОВЕКА

JUSTICE & HUMAN RIGHTS

Брой 1/2025 ISSN 2815-4657

ВЪНШНИЯТ ПОГЛЕД КЪМ ПРАВОТО
- ЗНАЧЕНИЕТО НА СОЦИОЛОГИЯТА И НА
ПСИХОЛОГИЯТА ЗА РАЗВИТИЕТО НА
ИНТЕРДИСЦИПЛИНАРНИТЕ ИЗСЛЕДВАНИЯ
НА ПРАВОТО
доц. д-р Бойка Чернева

ХУМАНИЗМЪТ И ПРАВНИТЕ ИЗМЕРЕНИЯ НА ИЗКУСТВЕНИЯ ИНТЕЛЕКТ В
ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО И ПРАВОПРИЛАГАНЕТО
доц. д-р Бойка Чернева

ЗАТВОРЕНИ ЖИЛИЩНИ КОМПЛЕКСИ:
НОРМАТИВНА УРЕДБА И ПРАКТИЧЕСКИ ПРОБЛЕМИ
г-л. ас. д-р Константин Бобчев

ЗА СЪЩНОСТТА И ЗНАЧЕНИЕТО НА
ВЪТРЕШНИЯ ПОТРЕБИТЕЛСКИ ПАЗАР, В
КОНТЕКСТА НА РАЗВИТИЕ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ ПРЕДЛАГАЩ
ЕКОЛОГИЧНИ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ
докторант Пламен Парушев

ПСИХОЛОГИЧЕСКИ ПРОБЛЕМИ НА
УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИЯ РЕСУРС
докторант Пламен Парушев

НЕЗАВИСИМО СПИСАНИЕ ЗА ПРАВОСЪДИЕ И ПРАВА НА ЧОВЕКА

ПРАВОСЪДИЕ И ПРАВА НА ЧОВЕКА

Редколегия:

проф. д-р Бойка Чернева

доц. д-р Христина Атанасова

доц. д-р Петя Митрева

доц. д-р Надя Гилина

доц. д-р Ивайло Иванов

доц. д-р Петър Атанасов

гл. ас. д-р Аделина Хаджийска

Адрес:

Гр. София, ул. „Св. св. Кирил и Методий“ № 126

www.justicehr.com

Е-Mail: office@justicehr.com

Тел: +359 892 454 489

Изработка на сайта:

Атанас Шатов

Е-Mail: A.Shatov@live.com

Дизайн и оформление на корица:

Калоян Георгиев

Становищата на авторите изразяват личната им позиция и не ангажират редакцията на списанието.

Правосъдие и права на човека, брой 1/2025

JUSTICE AND HUMAN RIGHTS

Editorial Board:

Prof. Dr. Boyka Cherneva

Assos. Prof. Dr. Hrisrtina Atanasova

Assos. Prof. Dr. Petya Mitreva

Assos. Prof. Dr. Nadia Gilina

Assos. Prof. Dr. Ivaylo Ivanov

Assos. Prof. Dr. Petur Atanassov

Chief. As. Dr. Adelina Hadzhiyska

Address:

Sofia, 126, Sv.sv. Kiril I Metodii Str.

www.justicehr.com

E-Mail: office@justicehr.com

Tel. +359 892 454 489

Site support:

Atanas Shatov

E-Mail: A.Shatov@live.com

Cover design and layout:

Kaloyan Georgiev

Authors' opinions express their own positions and do not engage the editors of the journal.

Justice and Human Rights, Vol. 1/2025

СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪНШНИЯТ ПОГЛЕД КЪМ ПРАВОТО - ЗНАЧЕНИЕТО НА СОЦИОЛОГИЯТА И НА ПСИХОЛОГИЯТА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ИНТЕРДИСЦИПЛИНАРНИТЕ ИЗСЛЕДВАНИЯ НА ПРАВОТО

доц. д-р Бойка Чернева6-26

ХУМАНИЗМЪТ И ПРАВНИТЕ ИЗМЕРЕНИЯ НА ИЗКУСТВЕНИЯ ИНТЕЛЕКТ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО И ПРАВОПРИЛАГАНЕТО

доц. д-р Бойка Чернева27-36

ЗАТВОРЕНИ ЖИЛИЩНИ КОМПЛЕКСИ: НОРМАТИВНА УРЕДБА И ПРАКТИЧЕСКИ ПРОБЛЕМИ

гл. ас. д-р Константин Кунчев.....37-54

ЗА СЪЩНОСТТА И ЗНАЧЕНИЕТО НА ВЪТРЕШНИЯ ПОТРЕБИТЕЛСКИ ПАЗАР, В КОНТЕКСТА НА РАЗВИТИЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ ПРЕДЛАГАЩ ЕКОЛОГИЧНИ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ

Докторант Пламен Парушев55-78

ПСИХОЛОГИЧЕСКИ ПРОБЛЕМИ НА УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИЯ РЕСУРС

Докторант Пламен Парушев79-86

Правосъдие и права на човека брой 1/2025 г.

**ЗА СЪЩНОСТТА И ЗНАЧЕНИЕТО НА ВЪТРЕШНИЯ
ПОТРЕБИТЕЛСКИ ПАЗАР, В КОНТЕКСТА НА РАЗВИТИЕ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ ПРЕДЛАГАЩ ЕКОЛОГИЧНИ
ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ**

ПЛАМЕН ПАРУШЕВ¹

**ON THE ESSENCE AND SIGNIFICANCE OF THE INTERNAL CONSUMER MARKET
IN THE CONTEXT OF THE DEVELOPMENT OF THE EUROPEAN UNION
OFFERING ENVIRONMENTAL TRANSPORT SERVICES**

PLAMEN PARUSHEV

***Abstract:** The study examines the impact of factors and circumstances on the nature of the market as a socio-economic model and at the same time as an internal market. Actual facts and opinions of other economists about the content, destinations and destinations of exports are being applied. The direct dependence between commodity mobility, domestic and foreign trade and the state of transport is emphasized. The Operational Programs "Transport" and "Transport Policy" are financed by the European Union and partially by the national budget. The programs should support Bulgaria's cohesive process with developed European countries. The study argues for and against liberalism and protectionism against imports and exports. Separate paragraphs explain the impact of transport on the natural environment and environmental requirements. The end of the economic analysis explains the reasons for the general government deficit, the need for*

¹ докторант към Катедра „Икономическа теория и международни икономически отношения“ при Стопанския факултет, Великотърновския университет.

investment and subsidies, the need for reforms to improve the state of the economy, and solutions to the dilemma of market-to-state.

Key words and phrases: internal market as socio-economic model; export; liberalism; protectionism; cohesion; transport; ecology; fiscal; dilemmas.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПОНЯТИЯТА „ПАЗАР” И „ВЪТРЕШЕН ПАЗАР”

Пазарът е универсално социално явление. В неговите специфични условия се осъществява производството и обмяна на стоки и услуги. Поддържа се интегритета на обществото. Разпределя се общественото благо, с участието на държавата или при изпълнението на нейната главна контролна роля.

Разпределителните отношения са в пряка зависимост от: конкретната финансова ситуация; натрупаните или липсващите резерви; преобладаващите черти на икономическото развитие, което е монокултурно и разчитащо главно на придобиването на суровини, предимно инвестиционно и степента на участие в международното разделение на труда.

В момента пазарната обстановка в България е спокойна и стабилна. Прави добро впечатление обстоятелството, че в страна в която според Ваня Григорова, икономически съветник на Конфедерацията на труда „Подкрепа“, 36 % от населението е бедно, никоя партия, социално движение или организация не си служи с морализаторски призови за ограничаване на потреблението и за въздържане от „свръх-потребление“. Процентът на бедните е съобщен и интерпретиран от коментаторката по програма „Хоризонт“ на БНР.

По отношение на понятийната характеристика на „пазара“ е възможно да се използват два метода:

- Да се изяви какво пазарът е, т.е. в неговото конкретно реално измерение;
- Да се изяви какво пазарът не е, също в неговото реално измерение;

И двата метода са използвани и приложени от руския икономист Олег Григориев в неговото обемисто произведение „Епоха на растеж, лекции по неоекономика“.

Изказва се обобщението, че „Технологичното разделение на труда и пазарът са явления от различните реалности...²“ понеже, пазарът не създава разделение на труда, но може да помогне да се съхрани или разруши³.

Авторът задава въпроса: „А къде днес се осъществява технологичното разделение на труда? В какви не пазарни структури? Те са добре известни и между другото тяхното съществуване е загадка за ортодоксалната икономическа теория. Това са фирмите“⁴.

Към месец юли 2016 г. в България са регистрирани 60,000 нови фирми В. „Стандарт“ 25.07.2016 г.

По отношение на това, какво пазарът не е по принцип, по своята иманентна същност, руския икономист се позовава на произведението на американския икономист Алин Янг, 1876-1929 г. „Нарастваща възвращаемост и икономически прогрес“, публикувано през 1928 г. изводът на пространното обяснение на американския автор е, че на него необходимо да се гледа „не като пазар за реализацията на отделна продукция на определен отрасъл и следователно като на външен по отношение на този отрасъл, а като на общ пазар за реализация на всички стоки в цялост, затова обемът на пазара се ограничава и определя от обемите на производството“⁵.

Пазарът като място за обмен на стоки и услуги в определени национални рамки, т.е. главно като вътрешен пазар, може да съществува само временно и то най-вече при международна изолация, наложена от външни фактори: блокада, санкции, високи цени на вносните стоки и суровини, изисквания за заплащане на вноса в конвертируема валута.

Този т. нар. „вътрешен пазар“, особено от политически фактори, е „изкривен“ пазар, в състояние на „самодостатъчност“. Той трябва да съществува редом до външния, т.е. международния и при определени условия дори да се слее, да се конвергира, да стане част от него.

В условията на изкривения вътрешен пазар се създава диспропорция, дисхармония между спестяванията и наличните стоки на пазара, при което се създава реален или изкуствен дефицит, спекула и паразитни съсловие от част от заетите в търговията.

²Тригориев, Олег. Епоха на растежа. Лекции по некономика. София, 2016, изд. „Изток-Запад“, с. 248/Grigoriev, Oleg, Epoch na rasteja. Lekcii po nekonomika. Sofia, 2016, Iztok - Zapad, s. 248.

³Пак там, с. 245

⁴Пак там, с. 253

⁵Пак там, с. 258

След рухването на бившия Съветски съюз и разпадането на тогавашния Съвет за икономическа взаимопомощ (СИВ), обединяващ източноевропейските страни, България загуби предишните си сигурни пазари и трябваше да се ориентира към участие в отворения европейски пазар, а така също и към глобалния пазар.

Смяната на политическия и стопански модел на управление на страната се осъществява и с помощта на т. нар. „кохезионни“ и „структурни“ фондове на ЕС. Според Симеон Дянков, бивш вицепремиер на страната, „В допълнение към структурните фондове по-бедните държави в ЕС получават средства и от кохезионните фондове, които възлизат общо на около 6 % от техния БВП⁶“. Поради констатираната корупция или достъп до част от кохезионния фонд с корупционна цел тези фондове спират да текат към България през 2008 г.

Структурните фондове са предназначени за подпомагане на стопанската дейност на бедни и изостанали райони, за да не се допусне миграция на работна сила към по-развитите държави в евроръюза. Но пак според констатацията на Симеон Дянков, „Само достатъчно големи трансфери ще накарат хората да се задържат в по-бедните региони, вместо да се стичат към по-богатите. Такъв механизъм наистина беше създаден – така наречените структурни фондове. Но тъй като бюджета на ЕС е по-малък от 1 % от БВП на Съюза, щяха да се окажат недостатъчни“⁷.

По отношение на вътрешния пазар се създава впечатлението за спад на потреблението в изостанали райони с преобладаващо възрастни население, с равнище на безработица над средната за страната. Българският гражданин още не е станал активен потребител на стоки и услуги от международния пазар, като се изключи евтината продукция на стоки за широка употреба от Китайската народна република.

По-високото потребление е в зависимост от равнището на заплатите, от състоянието на доходите, от качеството на живота на преобладаваща част от населението.

2. ХАРАКТЕРИСТИКА НА ИЗНОСА КАТО РЕЗУЛТАТ ОТ УСТОЙЧИВАТА ПАЗАРАНА ИКОНОМИКА

⁶Дянков, С. Кризата в Европа. Поглед отвътре. София, 2015, изд. „Сиела“, с. 23/ Dyankov, S. Krizata v Evropa. Pogled otvutre. Sofia, 2015, Siela, s. 23.

⁷Пак там, с. 80

Международните договорености, които определят, гарантират и стимулират устойчивия пазарен модел на българската икономика са:

- През 1993 г. България се асоциира с Европейските общности и техните страни – членки, споразумението влиза в сила през 1995 г.;
- През 1998 г. в страната влиза в сила нов търговски режим;
- През 1998 г. България се присъединява към МВФ (приема решенията на валутния борд);
- През 2002 г. Европейската комисия приема извода, че България е страна с „функционираща пазарна икономика“;

Новият търговски режим, в условията на новите договорености и открит за внос европейски пазар, налага либерализация на износа, синхронизация на митническите ставки (тарифи). Налагат се два вида мита:

- От 0 до 15 % за стоки, за които има свободна ниша (на вътрешния и на европейския пазар);
- От 25 % до 75 % на стоки с висока степен на капиталоемкост, т. нар. защитни мита.

Стоките, които подлежат на износ, т.е. те са предназначени предимно за външния пазар, се разпределят в три групи:

- Потребителски;
- Суровини и материали за промишлеността, ако за същите ресурси има природни ограничения или те не отговарят на изискуемото качество за промишлена преработка;
- Инвестиционни, в които добавената стойност се дължи на вложения инвестиционен продукт. Поради ограничения характер на чуждестранни инвестиции, които търсят пряк или добавъчен ефект от вложени капитали, макар и при съществуването на заслужилата добра оценка данъчна система, България все още не е предпочитаният пазар за чуждестранни инвеститори. Самите преки чуждестранни инвестиции се деверсифицират на: поток, запас. Вероятно това им качество, във финансов смисъл да изпълняват „двойна роля“, позволява да бъдат включени в текущия платежен баланс.

Към видовете стоки, предназначени за износ, се прилагат два вида режим на допустимост:

- Разрешителен;

- Регистрационен⁸

Към 16 вида стоки, които се характеризират като „стратегически“, се прилага разрешителния режи. В тези „16 вида стоки влизат: ценни метали, оръжейни и опасни химически вещества, други специфични нетърговски продукти“⁹.

От стоките, предназначени за износ, има такива с ниска добавена стойност, главно селскостопанска продукция. В периода от 2004 г. до 2014 г. износът на този вид продукция е заемал 7,8%. Данните сочат, че износът на тази продукция бележи спад, независимо от ниската стойност на работната сила, поради следните причини:

- Субсидираност на продукцията от ЕС;
- Изисквания към хигиената при преработката, например на мляко и млечни продукти.

При износа на този и други видове продукти за ЕС се констатира, че ниската стойност на работната сила не е достатъчно конкурентно условие за присъствие на европейския пазар. Той е относително външен, тъй като България все още не е приета в еврозоната, защото съществуват и нетарифни ограничения, между които на първо място трябва да посочим изискванията за: качество, стандартизация, дизайн, функционалност.

Данните за 2015 г. показват, че „през годината бе наблюдавано съществено подобрение в търговията със стоки, като износа нарасна с 5,9 % и изпревари нарастването на вноса 1,7 %“¹⁰. За сравнение: независимо, че през четвъртото тримесечие на 2015 г. се отбелязва увеличение на вноса от 4,3%, то износът бележи ускорен растеж до 6,4%, което е фактически принос на нетния износ за икономическия растеж¹¹.

Икономическия растеж, свързан до голяма степен с износа, е в зависимост от външната бизнес среда. „Оценките за степента на зависимост на цикличните колебания в България и бизнес цикъла на еврозоната, представен чрез индикатора “€-coin“ показаха, че

⁸Адамов, В., Пътев, Пл., Ангелов, А., Мита и митническа политика. изд. „Абагар“, В. Търново, 2004, с. 329. За „ниското мито“ и „защитните мита“, виж също Кръстев, Радослав. „Свободна търговия или протекционизъм“, Серия Икономически изследвания, Агенция за икономически анализи и прогнози, 1998, с. 9/ Adamov, V., Putev, Pl., Angelov, A., Mita i mitnicheska politika, izd. Abgar, V. Turnovo, 2004, s. 329; Krustev, R. Svobodna trgovia ili protekcionizum, Seria ikonomicheski izsledvaniq, Agenciq za ikonomicheski analizi i prognozi, 1998, s. 9.

⁹Пак там, с. 8

¹⁰Икономика на България, месечен обзор, Министерство на Финансите на Република България, Дирекция „Икономическа и финансова политика“, бр. 2, 2016, с. 5

¹¹Пак там с. 2

промените във външната конюнктура се отразяват най-силно върху българската икономика със закъснение от средно две тримесечия¹².

Факти за постиженията на българския износ на годишна база 2015 г. се съдържат в годишния анализ на Българската стопанска камара, публикуван, според статия във в. „Сега“, 19 юли 2016 г. в статията с автор Юлиана Бончева се твърди, че „Горива и ток са начело в износа на България“, а „Наши фирми заемат водещи места на световния пазар на автомасла, мед, злато, сода¹³“.

Положителна оценка на българския износ се дава и във в. „Мениджър нюз“, който твърди, че за последните 15 години износет се е увеличил „четири пъти“¹⁴.

Независимо от тези констатации, особено през летните месеци у българския потребител се създава впечатлението, че вносът на плодове и зеленчуци, дори и от 2,500 км. разстояние, доминира по количество спрямо изнесеното на пазара от български селскостопански производители. До този момент не е установена проверка, която да е констатирала „дъмпинг“ и да е поставила изискването за необходимостта държавата да провежда протекциониста политика спрямо производството на някои видове стоки.

Известно е обаче, че либерализмът отхвърля монополно положение на местния производител спрямо чуждестранния. Протекционизмът има като краен резултат, увеличение на прихода на производителя и по-висока цена за потребителя. Както е известно, цените се определят от свободния пазар на търсенето и предлагането, а не от административни мерки.

3. КОХЕЗИЯ И КОНВЕРГЕНТНОСТ

Основната цел в присъединителния процес на Република България към ЕС е да се постигне единение, сцепление на пазарните сегменти, изравняване по основни показатели на социалното равнище, повишаване цената на работната заплата, стандартизация в областта на правораздаването, необратимост в защитата и съблюдаването на човешките права, гарантиране на равенството пред закона и неговото върховенство.

¹²Индикатор на икономическата активност в България, Министерство на Финансите на Република България, Дирекция „Икономическа и финансова политика“, бр. 1, 2016, с. 3

¹³Бончева, Ю. Горива и ток са начело в износа на България, в. „Сега“, 20 юли 2016. В справката на БНБ от 04.05.2016 г. за външната търговия на Република България се посочва, че през м. януари 2016 г. на годишна база намалява износа на минерални горива, минерални масла и продукти от тяхната дестилация. с. 1.

¹⁴В. „Мениджър нюз“ от 17.06.2016 г.

Думата „кохезия“ е навлязла във френския език от латинския и означава „сила на сцепление или още привличане...“, „намирам се във връзка“ „кохеренция“ от латински език „Взаимна връзка, съгласуваност“¹⁵.

Относно многото значения на понятието „конвергенция“ ще се позовем на различията в тълкуването на два речника на чуждите думи в българския език. Според речника, издаден през 1978 г. от издателство Наука и изкуство, думата „конвергенция“ е от латински език и означава „приближавам се“, в икономически план се е приемало, че „Според съвременната буржоазна политическа икономия значението е „сходство“ в развитието на капитализма и социализма. Социалният смисъл на теорията за конвергенцията е да се утвърждава „нова“ обществена система, основана на частна собственост върху средствата за производство“¹⁶.

Според учебния речник на чуждите думи в българския език, думата „конвергенция“ в икономическото и значение означава „Сближаване на условията на партньорите по сделки“¹⁷.

Понятието „конвергенция“ се употребява в приетата на 18 февруари 1974 г. от министрите на финансите и икономиката на страните – членки на създадената през 1957 г. Европейска икономическа общност (ЕИО) „Директива за конвергенцията и стабилност“. Всъщност, ако се имат предвид названията на английски език, е прието „Решение за конвергенция“ и „Директива за стабилност“¹⁸. Целта е, върху базата на учредения през 1957 г. „Монетарен съвет“ да се постигне „Валутна интеграция“.

Решението за конвергенция се приема от страни – партньори, уреждащи по аналогия с дейността на „клирингова палата“ своите кредити и плащания и с готовност за облекчаване на тази финансова дейност да установят валутен съюз.

Фактологията относно създаването на колективна европейска валута, на Европейската валутна система през 1979 г., на Европейския съюз през 1986 г., както и за

¹⁵Милев, Ал., Николов, Б., Братков, Й., Речник на чуждите думи в Българския език, София, 1978, изд. "Наука и изкуство", с. 383/ Milev, Al., Nikolov, B., Bratkov, J. Rechnik na chujdite dumi v bulgarskia ezik, Sofia, 1978, Nauka i izkustvo, s. 383.

¹⁶Пак там, с. 361

¹⁷Габеров, И. Учебен речник на чуждите думи в Българския език с приложения, Gaberoff, B. Търново, с. 258/ Gaberov, I. Ucheben rechnik na chujdite dumi v bulgarskiq ezik s prilozheniq, Gaberoroff Ltd., V. Turnovo, s. 258.

¹⁸Адамов, В. и колектив. Финанси. изд. „Абагар“, В. Търново, 2012, с. 720/ Damov, V. i kolektiv, Finansi, Abagar, V. Turnovo, 2012, s. 720.

регулациите в рамките на Европейската валутна система е добре известна от научна и справочна литература. През 1994 г., след създаването във Франкфурт на Европейския валутен съюз се поставя задачата за икономическа конвергенция, на страните – членки на Икономическия и монетарен съюз, т.е. между страните членки на Европейския съюз, според договора от Маастрихт през 1991 г.

През 1998 г., според икономическите показатели на годишна база 1997 г., достатъчно категорични, за да създадат възможност за конвергенция, се определят страните, които през 2002 г. приеха в обръщение евромонети и се отказаха от националната монета като платежно средство. Република България, заедно със структурните промени в икономиката, упражнява стратегия за присъединяване, за преход към пълноправно членство, т.е. (асоцииране) и за възприемане на общата европейска валута. На 9 октомври 2002 г. Европейската комисия в своя редовен годишен доклад препоръчва приемането на десет нови страни, сред които и РБ, тъй като отговаря на критерия за „функционираща пазарна икономика“, а присъединяването реално започва през 2007 г.

Решенията за провеждане на стратегия за присъединяване и бъдещо асоцииране на България към ЕС се вземат от Министерския съвет, т.е. главния орган на изпълнителната власт. Тук могат да се посочат: „Решение на МС № 312/2002 г. за приемане на стратегия за участие на България в Структурните фондове и Кохезионния фонд на ЕС“, постановление на МС № 171/02.08.2002 г. за създаване на Координационен съвет по НПР и за координация на процеса относно подготовката на програмните документи за участие на Република България в Структурните фондове и Кохезионния фонд на ЕС“¹⁹.

Конвергентната програма (2016-2019) на Република България е подготвена от Министерството на Финансите и публикувана през месец април 2016 г. Конвергентната програма е обект на проучване и анализ от страна на независимия експертен орган, създаден към Народното събрание, а именно сформираният през 2015 г. Фискален съвет.

Любомир Дацов, бивш заместник - министър на финансите обръща внимание, наред с тревожни прогнози за развитието на азиатски „пазари“ икономики – Китай, но и на „забавяне на растежа на еврозоната“. „Експертите очакват през тази и следващата година

¹⁹Владимова, Катя. Прогнозиране и планиране, стратегическо планиране развитието на икономическите системи, Университетско издателство „Стопанство“, София, 2009, с. 411/ Vladimirova, K. Prognozirane i planirane, strategicheskio planirane razvitiето na ikonomicheskite sistemi, Universitetsko izdatelstvo „Stopanstvo“, Sofia, 2009, s. 411.

негативно отражение върху раста на потреблението да изиграят ниска усвояемост на еврофондовете от новия програмен период, както и прегледът на активите на банките, който тече в момента. В България има 22 банки, стрес тестовете са дали положителен резултат. Той създава очакването през 2017 г. страната да няма нуждата от нов външен заем. Професор Григорий Вазов изказва експертно становище по отношение на три основополагащи документа за бъдещото икономическо развитие на България в средносрочна перспектива: Конвергентната програма, Макроикономическата прогноза, Средносрочната бюджетна прогноза. „Ние сме по-песимистични от правителството“, заявява той пред Блумбърг ТВ България.

Резултатите от процеса на присъединяване на България към ЕС, съвпадащ с началото на Световната криза през 2008 – 2009 г. с нейното отражение върху неразвитата икономическа база на прехода от планова към пазарна икономика, трудно могат да обособят изискванията за т. нар. „чисти условия“ от влиянието на унаследени от предишните периоди трудности и дисбаланси.

В съвременните икономически процеси има и други примери и осъществени политики (практики) в областта на общи международни политически решения. Ако се имат в предвид главно съюзническите, партньорските отношения между САЩ и Европа, със значение на „глобална общност“ поради споделени общи интереси, то в реален план конвергенцията и кохезията е именно между тях. Известният политолог от световна величина Збигнев Бжежински нарича американско-европейското глобално партньорство „взаимно допълващо се“, при което „Америка става свръх сила плус, а Европа може да продължи обединението си“²⁰.

Според руския икономист Олег Григориев, процесът на конвергенция в реални измерения е възможен между развитите страни (имат се предвид САЩ и Англия) „конвергенция със страните лидери“²¹. Пак според Олег Григориев, глобалната, може дори

²⁰ Карастоянов, Стефан. Политическа география, геополитика, геостратегия. История, теория, практика. Университетско издателство Св. "Климент Охридски", София, 2008, с. 151/ Karastoyanov, S. Politicheska geografia, geopolitika, geostrategia, Istoria, teoriq, praktika, Universitetsko izdatelstvo „Sv. Klimenta Ohridski“, Sofia, 2008, s. 151.

²¹ Григориев, Олег. Епоха на растежа, Лекции по неоекономика. Разцвет и упадък на световната икономическа система. София, изд. "Изток-Запад", 2016, с. 443/ Grigoriev, O. Epoha na rasteja. Lekcii po neoeconomika. Razcvet i upaduk na svetovnata ikonomicheska sistema, Sofia, izd. „Iztok- Zapad“, 2016, s. 443.

да се каже изключителната роля на САЩ в световната икономика се дължи на „...американската система на разделение на труда, включваща Европа и целия свят“²².

България не разполага със значими ресурси за „конвергенция“ със средно развитите западноевропейски страни в обозримо бъдеще. Предполага се, че на равнище изпълнителна власт съществуват очаквания и възможности особено чрез еврофондовете за регионално развитие да се получи известен напредък в някои в крайна степен изостанали райони, за какъвто пример се посочва този на Североизточна България. Не е изключено да се търсят ресурси, резерви в т. нар. „субсидианост“, в т. 6 на Маастрихския договор (Договора за Европейския Съюз), известна с названието „принцип на субсидиарността“, според тълкуването на чл. 3 В: „Решенията се вземат колкото се може по близко до гражданите“²³.

4. ТРАНСПОРТ И ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

В този параграф околната среда не се разглежда само като природна или изключително като природна, но и като социална среда. Систематизират се основните международни изисквания, произтичащи от договорености на равнище Европейски съюз, анализират се изпълнителните дейности, осъществявани от българските институции в съответствие с вътрешни правила и нормативни документи.

Към международните събития, договорености и изисквания трябва да се посочат: Програма на ООН за околната среда, Протокола от Киото, Спогодбата в Париж през декември 2015 г. с участието на 195 държави, които се споразумяват за дейности и отговорности за предотвратяване на вредното въздействие на промишлената и транспортната дейност върху климата, Европейска схема за управление на околната среда и одит – EMAS²⁴.

Към българските документи трябва да посочим: Първи национален план за действие по енергийна ефективност 2008 – 2010 г. приет с Протокол № 37.32 на Министерския съвет

²²Пак там, с. 87

²³Спиридонов, Иван. Основи на Европейския Съюз. Свищов, 2003, с. 15-16/ Spiridonov, Ivan. Osnovi na Evropeiskia sauz, Svishtov, 2003, s. 15-15.

²⁴„20 години ЕМАС“, „Околна среда за европейци“, Списание на Генерална дирекция „Околна среда“, февруари № 59, 2016 г., с. 12

от 04.10.2007 г.²⁵ Темата се изяснява на 21^{-та} Международна научна конференция „Транспорт 2013“.

Сред изискванията за опазване на околната среда непосредствено внимание заслужава въпросът за трансграничното замърсяване, т.е. за замърсяването на въздуха от вредни за човешкото здраве и влошаващи климата т. нар. парникови емисии. Към основните замърсители на чистотата на въздуха се причисляват: енергетиката, строителството, химическата промишленост, транспортната дейност чрез изгарянето на определен вид течно гориво, особено ако то не е добре пречистено или ако са добавени други химически съставки. В статията на списание „Околна среда за европейци“ се твърди че „Транспортът е вторият отрасъл след енергетиката сред най-големите емитенти на парникови газове в ЕС – и докато емисиите от останалите отрасли като цяло намаляват, тези от транспорта до неотдавна продължават да нарастват. Сега новаторско законодателство на ЕС спомага за обръщането на тази тенденция и допринася за спад от 3,3 % в емисиите през 2015 г.“²⁶.

Съществуват шест групи парникови емисии, които са класифицирани в Протокола от Киото. Ташко Минков от катедра „Икономика на транспорта“ към УНСС ги подрежда в следния ред:

- Въглероден диоксид;
- Метан;
- Диазотен оксид;
- Хидрофлуоркарбони;
- Перфлуоркарбони;
- Серен хексафлуорид.

„Най-голям принос в наблюдавания парников ефект имат първите три газа, именно и затова техните емисии са обект на най-голям контрол“²⁷.

²⁵ Георгиева, Г. Влияние на автомобилния транспорт върху околната среда. Насоки и стратегии за нейното опазване. Научно Списание „Механика, транспорт, комуникации“, Том 11, бр. 3/2013, ст. № 0883, с. 6, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на ел. ресурс 11.09.2016 г./ Georgieva, G. Vliyanie na avtomobilnia transport vurhu okolnata sreda. Nasoiki i strategii za neinoto opazvane. Nauchno spisanie „Mehanika, transport, komunikacii“, Том 11, бр. 3/2013, с. 6, <http://www.mtc-aj.com>.

²⁶ „Извършват се действия за намаляване на вредните емисии от транспорта“, Сп. Околна среда за европейци, 03.05.2016, с. 1-2, https://ec.europa.eu/environment/efe/homepage_bg, последно използване на електронния ресурс 20.10.2016 г.

²⁷ Минков, Т. Политика за намаляване на парниковите емисии от транспортния сектор – стратегически цели и резултати“, Научно Списание „Механика, транспорт, комуникации“, том 11, бр. 3/2013, ст. 0820, III-149, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.09.2016 г./Minkov, T. Politika za

Според стандартизираната концепция на Министерството на транспорта, целта от намаляването на енергоемкостта в транспортната дейност, освен търсения икономически ефект, е да намали „емисиите на парникови газове, озонови прекурсори и фини прахови частици в атмосферата“ (PM 10)²⁸.

От научна и приложна гледна точка внимание заслужава предложеното на двама автори, Александър Тошков, Йордан Петков от ВТУ „Тодор Каблешков“ – София, „моделиране на замърсяването на атмосферата, причинено от дизелови локомотиви“. Според авторите, моделирането се базира на „емисионните фактори, осреднени съгласно международните норми на „ISO -8178-4Е цикъл“, и на осреднената консумация на дизелово гориво за километър, респективно за час“²⁹.

В сравнение с автомобилния транспорт, екологичното предимство е на релсовия транспорт. В официалната статистика няма данни за пътуванията с лични автомобили³⁰.

Авторите Емил Желязов и Елисавета Малинова (ВТУ „Тодор Каблешков“ - София) сравняват емитираните вредни емисии от двата вида транспорт, автомобилния и железопътния транспорт. Техният извод е, че „Значително по-големия пътничкопоток (над 40 пъти) и относително по-високите единични количества на емисиите за един пътник за пътуванията с кола са довели до средно над 80 пъти по-големи количества на емисиите от автомобилния транспорт спрямо тези от пътуванията с влак“³¹.

namalyavane na parnikovite emisii ot transortniq sektor - strategicheski celi I rezultati”, Nauchno spisanie „Mehanika, transport, komunikacii”, Tom 11, br. 3, 2013, s. 149, <http://www.mtc-aj.com/>

²⁸Георгиева, Г., Влияние на автомобилния транспорт върху околната среда. Насоки и стратегии за нейното опазване“. Научно Списание „Механика, транспорт, комуникации“, Том 11, бр. 3/2013, статия № 0883, с. 6, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.09.2016 г./Георгиева, Галя. (УНСС), „Влияние на автомобилния транспорт върху околната среда. Насоки и стратегии за нейното опазване“. Научно Списание „Механика, транспорт, комуникации“, Том 11, бр. 3/2013, ст. № 0883, с. 6, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на ел. ресурс 11.09.2016 г./ Georgieva, G. „Vliyanie na avtomobilnia transport vurhu okolnata sreda. Nasoiki i strategii za neinoto opazvane. Nauchno spisanie „Mehanika, transport, komunikacii”, Tom 11, br. 3/2013, s. 6, <http://www.mtc-aj.com>.

²⁹Тошев, А., Петков, Й., Замърсяване на въздуха от транспорта, Научно Списание Механика транспорт комуникации, бр. 1/2013, ст. 0016. <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.09.2016 г./ Toshev, A., Petkov, J. Zamursqvane na vuzduha ot transporta. Nauchno spisanie „Mehanika, transport, komunikacia, br.1/2013, <http://www.mtc-aj.com>

³⁰Желязов, Е., Малинова, Е., „Сравнителна оценка на екологичното въздействие на пътническите превози“, Научно Списание Механика, транспорт, комуникации, бр. 3/2013, с. III – 22, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.09.2016 г./ Zhelqzkov, E., Malinova, E., Sravnitelna ocenka na ekologichното vuzdeistvie na putnicheskite prevozi”, Nauchno spisanie „Mehanika, transport, komunikacii, br. 3/2013, s. 22, www.mtc-aj.com.

³¹Пак там, с. III – 24

Интерес за специалисти представляват предложените от авторите „матрици за включените в изследването на релации с количествени и стойностни оценки на емисиите. За количествените оценки на емисиите на вредни вещества е използван моделът „ECOPASSENGER”. За захранване на модела са използвани данни от официални източници за 2011 г. и собствени изчисления, на авторите за пътуванията с железопътен и автомобилен транспорт“³².

Освен индикациите за излъчваните чрез транспортната дейност вредни парникови емисии, изследванията посочват, че съществуват още „емисии на прахови частици в атмосферата“, които могат да бъдат „първични“ или „вторични“, към които спадат „емисиите на прекурсори“. „По данни на Евростат за 2010 г. България е на първо място по относително равнище на фини прахови частици (ФПЧ) 62 %, като надвишава значително средното за ЕС (100 %). Един от основните източници на ФПЧ и техните прекурсори е транспортния сектор. Съгласно Националния доклад за състоянието и опазването на околната среда в Република България от 2013 г., количествата прахови частици, емитирани от транспорта са общо 1690 хил. тона, като над 98 % са от автомобилния транспорт“³³.

Вредните парникови и друг вид емисии могат да се намалят ако съществуващите течни горива (бензин и дизел) се заменят с алтернативни енергийни източници и както и с изискването за употреба на биогорива, към 2020 г., биогоривата трябва да заемат 10 % от общото количество употребено гориво в транспорта.

Отношение към отговорностите на Република България, произтичащи от международните договорености за опазване на околната среда, както и към тези, формулирани от вътрешното законодателство имат следните институции:

- Министерство на Икономиката;
- Министерство за опазване на околната среда и водите;
- Министерство на транспорта;
- Министерство на регионалното развитие;

³²Пак там, с. III – 22

³³Желязков, Е., Кирилова, Г., „Основни индикатори за оценка на въздействието на транспорта върху околната среда, като предпоставка за устойчив транспорт“, Научно Списание „Механика, транспорт комуникации, бр. 3/2013, с. III – 17, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.09.2016 г./ Zhelyazkov, E., Kirilova, G. Osnovni indikatori za ocenka na vuzdeistviето na transporta vurhu okolnata sreda kato predpostavka za ustoichiv transport, Nauchno spisanie „Mehanika, transport I komunikavii, br. 3/2013, s. 17, <http://www.mtc-aj.com/>

- Министерство на финансите.

Общините имат също задължението да контролират спазването на изискванията за екологично съобразени действия при строителни дейности.

Непосредствената отговорност за изпълнението на държавната политика за опазването на чистотата на атмосферния въздух е делегирана на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор, която осъществява планови проверки, както и такива по сигнали на МВР, на митниците, на граждани върху качеството на предлаганите на свободния пазар горива.

Запознаването с резултатите от няколко годишната дейност на тази агенция довежда до заключението, че:

- Дейността на различните министерства и други държавни органи не е достигнала достатъчна степен на взаимодействие и вътрешна интеграция, за да е възможен съществен принос на РБ към намаляване на трансграничното замърсяване. Вярно е, че съществува известна динамика в положителните показатели за процентен спад на емисиите парникови газове, но това се дължи на: спад в промишленото производство, спад в строителната дейност, спад в обема на транспортираните товари.

Трудно разрешим в момента е проблемът с обновяването на автомобилния парк, произтичащ от възрастовата характеристика на част от двигателите с вътрешно горене.

След като се запозна с тези факти и обстоятелства и като се ръководи главно от изискването да се подобри взаимодействието между Агенцията за метрологичен и технически надзор и съответните министерства, авторът на това изследване достигна до извода, че средоточие на тази синергетика може да бъде експертната подготовка на проектозакон, подчинен на изискването „замърсителят плаща“, т.е. проектозакон за нов вид данък. Авторът се позовава главно на международния опит:

Чл. 191 от Договора за функциониране на ЕС (Лисабонски договор), Практиката на други страни от ЕС.

Известна е предпазливостта на РБ към „екоданъци“, както и обстоятелството, че „Акцизите върху горивата доминират екоданъците у нас.“ Както отбелязва Светлана Герчева, „Към момента няма информация Министерството на Финансите да работи по

официално предложение до Еврокомисията за диференциране на екоданъците върху горивата и енергията, според покупателната способност на страната-членка³⁴.

5. РЕФОРМИ, СУБСИДИИ, ФИСК

Според бившия министър на финансите и вицепремиер на България Симеон Дянков, „Нито една друга източноевропейска страна не е имала толкова криволичеен път на реформи. Периодите на напредък бяха следвани от периоди на обратен ход...³⁵“.

Съществуват стопански отрасли, в които реформите или са спрели или се е заела изчаквателна позиция, в ход е противоречива реформата реформа в здравеопазването, съществуват още нерешени въпроси в съдебната система, холдингът „БДЖ ЕАД“ очаква субсидия от концесията на летището в София, която още не е осъществена, а в същото време на дневен ред в парламента е второто четене на промени в приетия през 1995 г. Закон за концесиите. Според неговия досегашен чл. 4, концесиите могат да се използват за изграждане на „републикански пътища, обекти на ж. п. инфраструктурата и обособени части на пристанищата за обществен транспорт и гражданските летища“.

„Холдинг БДЖ“ продължава да се задъхва от нерешени технико-инженерни, организационни проблеми и финансови липси. Според изказване на неговия изпълнителен директор Владимир Владимиров, все още в БДЖ няма инвестиции. Според съществуващо ограничение, в условията на дерегулирана пазарна икономика държавата не би трябвало да налива субсидии в губещи държавни предприятия.

Към настоящия момент БДЖ има дълг към притежатели на облигации на стойност 134 млн. евро, а размерът на лихвените плащания възлиза на приблизително на 10 млн. лева

Страната не провежда целенасочена политика за намаляване емисиите на парникови газове от транспортния сектор, въпреки че той се явява един от основните им източници. Виж повече: Минков, Т. „Политика за намаляване на парниковите емисии от транспортния сектор - стратегически цели и резултати“, Научно Списание Механика транспорт комуникации, бр. 3/2013, ст. № 0820, с. III – 152, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.09.2016 г. / Minkov, T., Politika za namalqvanе na parnikovite emisii ot transportniq sektor - strategicheski celi i rezultati”, Nauchno spisanie „Mehanika, transport, komunikacii”, br. 3/2013, s. III- 152, <http://www.mtc-aj.com>.

³⁴Герчев, С. „Екоданъците и принципът „замърсителят плаща“ в ЕС“, Икономически, социални и екологични предизвикателства пред регионалната и националната конкурентноспособност, УДК-336, ECON Yit-E 600, с. 7/ Gerchev, S. Ekodanucite I principut „zamursitelqt plashta”v ES, Ikonomicheski, socialni I ekologichni predizvikatelstva pred regionalnata i nacionalnata konkurentnosposobnost, UDK - 336, ECON Yit-E 600, s. 7.

³⁵Дянков, С., Кризата в Европа. Поглед отвътре. София, 2015, изд. „Сиела“, с. 45/ Dyankov, S. Krizata v Evropa. Pogled otvutre. Sofia, 2015, Siela, s. 45.

годишно³⁶. Ръководството на БДЖ очаква отговор на своя молба до Европейска Комисия за разрешение да получи одобрение за финансова помощ*.

Положението, т.е. производствената, финансовата и институционалната криза в държавното предприятие „Холдинг БДЖ“, макар и да не се нарича държавна компания, поставя все още дискусии от теоретична и практическа гледна точка въпрос, дали държавата може да бъде добър стопанин, дали е възможен и изпълним добър мениджмънт на държавно предприятие?

Кризата на железничарското държавно предприятие има и социологическо измерение. То засяга налагащата се необходимост от пазарните условия, необходимостта да се въведе приватизация ще наложи допълнителна тежест на държавата чрез своя парична политика да субсидира преквалификацията и създаването на нови работни места за тези работници, които е възможно да бъдат съкратени, както и ако административните служители бъдат засегнати от бъдеща безработица макар и в по-малка степен. Актуално питане е: Необходимо ли е на самата държава, на правителството да доплаща за фактически неосъществен превоз на стоки и услуги, макар и да преобладават обективни причини. По този начин изкуствено ще се поддържа един от последните отряди на загубилия своя политико-икономически статут и роля в обществото т. нар. „пролетариат“, т.е. работническата класа. Този както и други отряди от работническата класа от закритите, разписания и продадени на безценица индустриални предприятия ще бъде погълната от социалното небитие. Неизбежни ли е това слизване от историческата сцена, макар че съществува и твърдение, че българският преход още не е завършил.

Възможен ли е процес на реиндустриализация? Необходим ли е, на каква социално икономическа цена, под чие ръководство, за кой пазар ще бъде предназначена хипотетичната бъдеща индустриална продукция?

Тази тема не е предмет на обсъждане в публичното пространство. Заслужава внимание последната социологическа анкета, извършена от Националния статистически институт за очакванията на гражданите за следващата година. Съществуват настроения на несигурност, на опасения от повишаване на цените на потребителските, главно хранителните стоки, от повишаване равнището на безработица.

³⁶ „БДЖ продължава да разпродава активи“, в. Дума, 05.08.2016 г.

В тази обстановка звучи оптимистичното изказване на министър-председателя Бойко Борисов, че „България е готова да започне подготовка за въвеждане на еврото“, т.е. да бъде кандидат за „чакалнята в Европа“³⁷.

6. ДИЛЕМИТЕ ПРЕД ФИНАНСОВО - ИКОНОМИЧЕСКОТО РАЗВИТИЕ НА БЪЛГАРИЯ В УСЛОВИЯТА НА ВЪЗТАНОВИТЕЛНИЯ ПЕРИОД СЛЕД ГЛОБАЛНАТА КРИЗА (2007 – 2008 г.)

Преходния период в развитието на Република България от централизирана планова икономика към либерализираща се пазарна икономика стана възможен под влияние на едновременното действие на обстоятелства от вътрешен и външен характер, така да се каже на благоприятното стечение на обстоятелства, между които ще посочим:

- Рухването на Съветския съюз, което от Българска национална гледна точка означаваше преодоляването на практика на вътрешно-политическа и външно-икономическа зависимост от предишния Съветски съюз и съобразяването на всякакви държави, политически (партийни на бившата БКП) и икономически решения със стандартите и критериите на съветското партийно (на бившата КПСС) и държавно ръководство. Критерии, по силата на които все едно че „под лупа“ е наблюдавана (следена) и контролирана всяка „тръпка“ на самостоятелната гледна точка върху развитието на процеси от глобален характер, да не би, под някаква форма, пряко или косвено да се прояви и изяви тежнение за отдалечаване от орбитата на Съветския съюз, да се породят съмнение, че поради затворения характер на Съветското общество, то вече не е способно зад партийни лозунги да прикрива значително изоставане в научно-техническия прогрес, както и огромните неизчислими загуби от мегаломански и утопични проекти. В научни среди като легенда звучеше популярната фраза, че „Не е важно какво решение ще вземе дори самото Политбюро на ЦК на БКП, важно е какво ще бъде отношението на съветското посолство в София“;

- Създаването на пазар, на модел на общественото развитие, ориентиран предимно към ЕС. Руският икономист Олег Григориев посочва единственото необходимо условие, за да се осъществи този преход, т.е. фактически новата икономическа революция в

³⁷Борисов, Б., Готови сме за Евророната, В. Стандарт, 02.08.2016 г./ Borisov, B. Gotovi sme za Evrozonata, - V. Standart, 02.08.2016.

България, а именно: „Преходът към пазар е възможен само тогава, когато успоредно вече съществува друг пазар“³⁸;

- Оперативните програми, които стимулират развитието на българската икономика. Те обхващат два седем годишни периода 2007 – 2013 г. и 2014 – 2020 г. Оперативните програми се финансират от структурни фондове и от кохезионния фонд. Част от финансирането е от българския национален бюджет. Съкратено фондовете се изписват в следния ред (СФК). Към структурните фондове се отнася: Европейски фонд за регионално развитие, Европейски социален фонд.

Оперативната програма „Транспорт“ се осъществява с бюджет от 2 млрд. евро, от които 1,6 млрд. евро са предоставени от европейско финансиране, 0,4 млрд. евро е резултат от националното съфинансиране³⁹. Даниела Тодорова констатира, че към 2013 г. положителния ефект на оперативните програми върху БВП е 3 %⁴⁰ (БВП като краен резултат от конкретния ръст на икономическото развитие съсредоточава влиянието на други показатели, както и на подходи за оценка).

За периода 2014 – 2020 г. европейското финансиране е за 7 млрд. евро, ориентирано към оперативните програми „Транспорт“ и „Транспортна инфраструктура“⁴¹.

По отношение на използването на европейските фондове разграничаваме два проблема: ефект от използваните средства, оценка на обема на европейското финансиране и подпомагане.

В различните коментари се изказва становището, че фактически този обем е недостатъчен, поради липса на средства от самия ЕС, поради съществуването на съмнение, че заради корупционни практики тези средства няма да отидат при крайните потребители. Понятиятната квалификация на недостатъчното финансиране е „структурна недостатъчност“. По отношение на състоянието на бюджета на тази квалификация може да

³⁸Григориев, О. Епоха на растежа. Лекции по некономика. София, 2016, изд. „Изток-Запад“, с. 247 - 248/ Grigoriev, O. Epoha na razsteja. Lekcii po nekonomika. Sofia, 2016, izd. Iztok - Zapad, s. 247-248.

³⁹Тодорова, Д., "Развитие на транспортния сектор на България чрез оперативни програми "Транспорт и Транспортна инфраструктура"" Пленарен доклад 0902, Научно Списание "Механика транспорт комуникации", Том 11, бр. 3/2013, стр. PP – 28, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.10.2016 г./ Todorova, D. Razvitie na transportniq sektor na Bulgaria chrez operativni programi „Transport I transportna infrastruktura, Nauchno spisanie „Mehanika, transport, komunikacii”, Tom. 11, br. 3/2013, s. 28, <http://www.mtc-aj.com>

⁴⁰Пак там, стр. PP - 26

⁴¹Пак там, стр. PP - 28

се придаде обобщаващо значение. Авторите Мария Славова-Ночева, Иван Васков Петков констатира, че „Консолидираният бюджет у нас е в дефицит“⁴². Изводът се базира върху анализ на състоянието на бюджета към края на 2012 г., като са използвани статистически данни за: външния и вътрешен държавен дълг, за съотношението държавен дълг (БВП, размера на инфлацията).

Възниква въпроса за причините за „финансовата недостатъчност“ относно вътрешни инвестиции, както и за стимулирането на публично-частното партньорство. Европейската комисия в своите специфични препоръки (СП) идентифицира основната, според нея, причина и я назова „прекомерни макроикономически баланси“⁴³. ЕК обвързва съществуването на дисбаланси с конкретното състояние на т. нар. Нетна международна инвестиционна позиция (НМИП). В своя анализ министерството на финансите вижда възможност да се ограничи влиянието на „отрицателния баланс на НМИП“. Твърди се, че „Отчитайки постепенното намаление на външния дълг, благоприятната динамика на резервните активи и номиналното нарастване на БВП, отрицателния баланс на НМИП ще се ограничи и в края на прогнозния период ще се доближи до заложения минимален праг от 35 % от БВП“⁴⁴.

Съществуващият сред научните среди дискурс какво да бъде разбирането относно ролята на държавата в пазарни условия като че ли вече е разрешен в полза на балансирания подход, без да се изключва нито една от страните на взаимоотношението. Ако няма спор за необходимостта от регулативна роля на държавата, то няма категорично мнение относно предложения за решения на държавно равнище в настоящия момент.

Решенията трябва да отговарят на въпросите:

- Как да продължават реформите;
- В кои области да се търсят резерви за увеличаване на държавния бюджет – дали в самата администрация като се има в предвид оптимизацията на нейната численост или

⁴²Славова- Ночева, М., Петков, И., "Икономическата и социална криза и необходимите антикризисни подходи в България", Научно Списание "Механика транспорт комуникации", Том 11, бр. 3/2013, статия № 0798, стр. III – 4, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 29.10.2016 г. / Slavova - Nocheva, M., Petkov, I. „Ikonomicheskata i socialna kriza I neobhdimite antikrizisni podhodi v Bulgaria“, Nauchno spisanie „Mehanika, transport, komunikacii“, tom. 11, br. 3/2013, s. 4, <http://www.mtc-aj.com>

⁴³Актуализация за 2016 г. на "Националната програма за реформи на Р. България, в изпълнение на стратегия "Европа 2020", Министерство на финансите на Р. България, С. април 2016 г., с. 9, <http://www.minfin.bg/>, последно използване на електронния ресурс 28.10.2016 г.

⁴⁴Пак там, с. 9, <http://www.minfin.bg/>, последно използване на електронния ресурс 28.10.2016 г.

най-вече в повишаването на изискванията за нейната ефективност и защо не за личната отговорност. Изказва се и препоръка за намаляване на държавните субсидии, за приватизиране на части ж. п. транспорта. От Института за пазарна икономика дори се изказва недоверие към използваната от ръководни звена на този сектор счетоводна методика, която може и да прикрива реалното му финансово състояние.

Казано на професионален икономически език, ако се спуска поредния счетоводен „балон“, Брюксел ли ще бъде виновен, че не е дофинансирал оперативна програма за транспорта.

ЦИТИРАНИ ИЗТОЧНИЦИ:

Адамов, В., Пътев, Пл., Ангелов, А. Мита и митническа политика. изд. „Абагар“, В. Търново, 2004, с. 329. За „ниското мито“ и „защитните мита“, виж. Кръстев, Радослав. „Свободна търговия или протекционизъм“, Серия Икономически изследвания, Агенция за икономически анализи и прогнози, 1998, с. 9

Адамов. В. и колектив. Финанси. изд. „Абагар“, В. Търново, 2012, с. 720/Adamov, V. I kolektiv, Financi, Abagar V Turnovo, 2012, s. 720.

Икономика на България, месечен обзор, Министерство на Финансите на Република България, Дирекция „Икономическа и финансова политика“, бр. 2, 2016, с. 5

Индикатор на икономическата активност в България, Министерство на Финансите на Република България, Дирекция „Икономическа и финансова политика“, бр. 1, 2016, с. 3

Бончева, Ю. Горива и ток са начело в износа на България, в. „Сега“, 20 юли 2016 В. „Мениджър нюз“ от 17.06.2016 г.

Борисов. Бойко., Готови сме за еврозоната, в. Стандарт, 02.08.2016 г.

Владимирова. К., Прогнозиране и планиране, стратегическо планиране развитието на икономическите системи, Университетско издателство „Стопанство“, София, 2009, с. 411/Vladimirova, K. Prognozirane I planirane, strategicheskio planirane na razvitiето na ikonomicheskite sistemi, UI „Stopanstvo“,Sofia, 2009, s. 411.

Григориев, О. Епоха на растежа. Лекции по некономика. София, 2016, изд. „Изток-Запад“, с. 248/Georgiev, O. Epoha i rastezha. Lekcii po nekonomika. Sofia, 2016, izd. Iztok-Zapad, s. 248.

Габеров. И. Учебен речник на чуждите думи в Българския език с приложения, Gaberoff, ЕООД, В. Търново, с. 258/Gabero, I. Ucheben rechnik na chujdite dumi v bulgarskia ezik, s. 258.

Герчева. С., Екоданъците и принципът „замърсителят плаща“ в ЕС“, Икономически, социални и екологични предизвикателства пред регионалната и националната конкурентноспособност, УДК-336, ECON Yit-E 600, с. 70/Gercheva. S., Ekodanatsite i printsipat „zamarsitelyat plashta“ v ES“, Ikonomicheski, sotsialni i ekologichni predizvikatelstva pred regionalnata i natsionalnata konkurentnosposobnost, UDK-336, ESON Yit-E 600, s. 70.

Георгиева, Г. „Влияние на автомобилния транспорт върху околната среда. Насоки и стратегии за нейното опазване“. Научно Списание „Механика, транспорт, комуникации“, Том 11, бр. 3/2013, статия № 0883, с. 6, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.09.2016 г.

Дянков. С., Кризата в Европа. Поглед отвътре. София, 2015, изд. „Сиела“, с. 45./Dyankov. S., Krizata v Evropa. Pogled otvatre. Sofia, 2015, izd. „Siela“, s. 45.
„БДЖ продължава да разпродава активи“, в. Дума, 05.08.2016 г.

Дянков, С. Кризата в Европа. Поглед отвътре. София, 2015, изд. „Сиела“, с. 23/Dyankov, S. krizata v Evropa. Pogled otvutre. Sofia, 2015, Siela, s 23.

Желязков. Е., Малинова. Е., Сравнителна оценка на екологичното въздействие на пътническите превози“, Научно Списание Механика транспорт комуникации, бр. 3/2013, ст. № 0802, с. III – 22, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.09.2016 г./Zhelyazkov. E., Malinova. E., Sravnitelna otsenka na ekologichното vazdeystvie na patnicheskите prevozi“, Nauchno Spisanie Mehanika transport komunikatsii, br. 3/2013, st. № 0802, s. III – 22, <http://www.mtc-aj.com/>, posledno izpolzване na elektronnia resurs 11.09.2016.

Желязков. Е., Кирилова, Г. Основни индикатори за оценка на въздействието на транспорта върху околната среда, като предпоставка за устойчив транспорт, Научно Списание Механика транспорт комуникации, бр. 3/2013, ст. № 0801, с. III – 17, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.09.2016 г./Zhelyazkov. E., Kirilova, G. Osnovni indikatori za otsenka na vazdeystvieto na transporta varhu

okolnata sreda, kato predpostavka za ustoychiv transport, Nauchno Spisanie Mehanika transport komunikatsii, br. 3/2013, st. № 0801, s. III – 17, <http://www.mtc-aj.com/>, posledno izpolzване na elektronnia resurs 11.09.2016 .

Карастоянов. С., Политическа география, геополитика, геостратегия. История, теория, практика. Университетско издателство Св. "Климент Охридски", София, 2008, с. 151/Karastoyanov. S., Politicheska geografia, geopolitika, geostrategia. Istoria, teoria, praktika. Universitetsko izdatelstvo Sv. "Kliment Ohridski", Sofia, 2008, s. 151

Милев. Ал., Николов. Б., Й. Братков. Речник на чуждите думи в Българския език, София, 1978, изд. "Наука и изкуство", с. 383/Mileva, Al., Nikolov, B., J. Bratkov. Rechnik na chujдите dumi v bulgarskia ezik, Sofia, 1978, Nauka I izkustvo, s. 383.

Минков. Т., "Политика за намаляване на парниковите емисии от транспортния сектор - стратегически цели и резултати", Научно Списание Механика транспорт комуникации, бр. 3/2013, ст. № 0820, с. III – 152, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.09.2016 г./Minkov. T., "Politika za namalyavane na parnikovite emisii ot transportnia sektor - strategicheski tseli i rezultati", Nauchno Spisanie Mehanika transport komunikatsii, br. 3/2013, st. № 0820, s. III – 152, <http://www.mtc-aj.com/>, posledno izpolzване na elektronnia resurs 11.09.2016.

Спиридонов. И., Основи на Европейския Съюз. Свищов, 2003, с. 15-16 „20 години ЕМАС“, „Околна среда за европейци“, Списание на Генерална дирекция „Околна среда“, февруари № 59, 2016 г., с. 12/Spiridonov. I., Osnovi na Evropeyskia Sayuz. Svishtov, 2003, s. 15-16 „20 godini EMAS“, „Okolna sreda za evropeytsi“, Spisanie na Generalna direktsia „Okolna sreda“, fevruari № 59, 2016 g., s. 12

Георгиева. Г., Влияние на автомобилния транспорт върху околната среда. Насоки и стратегии за нейното опазване. Научно Списание „Механика, транспорт, комуникации“, Том 11, бр. 3/2013, ст. № 0883, с. 6, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на ел. ресурс 11.09.2016 г., https://ec.europa.eu/environment/efe/homepage_bg, последно използване на електронния ресурс 20.10.2016 г.

Тошев. А., Петков. Йорданов, „Замърсяване на въздуха от транспорта“, Научно Списание Механика транспорт комуникации, бр. 1/2013, ст. 0016. <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.09.2016 г.

Тодорова. Д., "Развитие на транспортния сектор на България чрез оперативни програми "Транспорт и Транспортна инфраструктура"" Пленарен доклад 0902, Научно Списание "Механика транспорт комуникации", Том 11, бр. 3/2013, стр. РР – 28, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 11.10.2016 г./Todorova. D., "Razvitie na transportnia sektor na Bulgaria chrez operativni programi "Transport i Transportna infrastruktura"" Plenaren doklad 0902, Nauchno Spisanie "Mehanika transport komunikatsii", Tom 11, br. 3/2013, str. RR – 28, <http://www.mtc-aj.com/>, posledno izpolzvane na elektronnia resurs 11.10.2016

Славова - Ночева. М., Петков. И., "Икономическата и социална криза и необходимите антикризисни подходи в България", Научно Списание "Механика транспорт комуникации", Том 11, бр. 3/2013, статия № 0798, стр. III – 4, <http://www.mtc-aj.com/>, последно използване на електронния ресурс 29.10.2016 г. /Slavova - Nocheva. M., Petkov. I., "Ikonomicheskata i sotsialna kriza i neobhodimite antikrizisni podhodi v Bulgaria", Nauchno Spisanie "Mehanika transport komunikatsii", Tom 11, br. 3/2013, statia № 0798, str. III – 4, <http://www.mtc-aj.com/>, posledno izpolzvane na elektronnia resurs 29.10.2016 g.

Актуализация за 2016 г. на "Националната програма за реформи на Р. България, в изпълнение на стратегия "Европа 2020"", Министерство на финансите на Р. България, С. април 2016 г., с. 9, <http://www.minfin.bg/>, последно използване на електронния ресурс 28.10.2016 г.